

# Samkørsel i teori og praksis

*I samarbejde med Fyns Amt har Odense Kommune gennemført landets største samkørselsprojekt med henblik på at opnå konkrete forbedringer og samtidig få generelle erfaringer med fremme af samkørsel.*

*Projektet viser, at det er muligt at få mange af de potentielle samkørende aktiveret, men der er mange praktiske barrierer.*



*Billedet illustrerer Kollegakørslen tillagt konceptet omkring KørselsGaranti.*



■ Af civilingeniør  
Troels Andersen,  
Odense Kommune  
ta@odense.dk

I 2002 startede et samkørselsprojekt på Odense Universitetshospital (OUH) med støtte fra EU's Interreg 3b midler. Odense Kommune og Fyns Amt kunne se konkrete fordele ved at øge samkørslen på Fyn, og projektet skulle samtidig skaffe ny viden på området. OUH er et oplagt sted for projektet, da der er 8000 ansatte, og der er aktuelle parkeringsproblemer.

## Projektets formål

Formålet med projektet blev defineret således:

- Kortlægge barrierer og potentialer for samkørsel
- Etablere en samkørselsordning på OUH
- Markedsføre samkørsel på OUH
- Evaluere effekten af de anvendte virkemidler
- Udarbejde manual for samkørsel på arbejdspladser.

På OUH skulle:

- 70% af medarbejderne have kendskab til projektet
- 60% have viden nok til at tage stilling
- 360 medarbejdere være tilmeldt ordningen
- 120 af de tilmeldte reelt være samkørende.

## Projektets gennemførelse

Som det første blev der etableret en samkørselsordning med databasen Pendlertjek udviklet af Krak. En transportkoordinator på OUH administrerede ordningen:

Tilmelding til ordningen:

- Udsendelse af match hvert kvartal
- Deltagerne skal selv opsøge kolleger og lave aftale om samkørsel
- Tilmelding til KørselsGaranti
- Udstedelse af P-tilladelse.

Markedsføringen af samkørsel bestod af udarbejdelse af designlinje, logo samt en række udvalgte kommunikationskanaler:

- Brev og folder til alle medarbejdere
- Plakater i fællesarealer
- Artikler og annoncer i medarbejderbladet
- www.ouh.dk
- Presse.

'Kollegakørsel' valgt som navn på ordningen, da det signalerer noget mere positivt end 'samkørsel'. Første skridt var en teaser plakat, der skulle vække undren omkring ordet 'Kol-le-gak-ørsel'. Kort efter igangsatte vi den direkte markedsføring og et konkret match, hvor hver medarbejder fik oplyst antallet af mulige samkørende kollegaer. Samtidig blev de præsenteret for de store besparelsesmuligheder på transportudgifterne.

KørselsGaranti blev indført som et nyt

tilbud, hvor man som samkørende for 20 kr. pr. måned kunne få betalt en taxi mellem OUH og hjemmet for medarbejdere på Fyn og en taxi til/fra stationen og togbilletter for medarbejdere uden for Fyn. Tilbuddet gjaldt ved sygdom og overarbejde. Da udgifterne viste sig at være meget små, blev ordning gjort gratis. Den psykologiske værdi var således større end den reelle værdi for medarbejderne.

Der blev herefter gennemført en midtvejsevaluering med spørgeskemaer og gruppeinterviews.

Siden hen blev der indført 5 reserverede p-pladser til kollegakører. De blev markeret med skilte, og hver kørselsordning kunne søge om en tilladelse. Pga. succes blev der tilføjet yderligere 5 p-pladser.

Sidste fase var konkurrencer og præmiering, der omfattede:

- Lodtrækning om 2 ugepræmier igennem 3 måneder
- Lodtrækning om 2 hovedpræmier (ferierejser) til sidst
- Informationsstand med tip en 5'er
- Hvervepræmier.

Evalueringen er baseret på spørgeskemaer, gruppeinterviews, deltagerantal og tællinger af parkerede biler.

## Resultater

De 363 tilmeldte blev analyseret særskilt:

- 88% kvinder – 84% af medarbejderstaben
- 91% imellem 30 og 60 år
- 43% med skiftende arbejdstider
- 89% i parforhold
- 35% med mere end 1 bil
- 55% har under 30 km til arbejde
- 39% kører regelmæssigt sammen med en kollega.

De 256 af de 363 tilmeldte kom i de faser, hvor der blev introduceret direkte markedsføring og konkurrencer – dvs. at de mere konkrete faser med kørselsgaranti og reserveret parkering ikke gav samme tilgang.

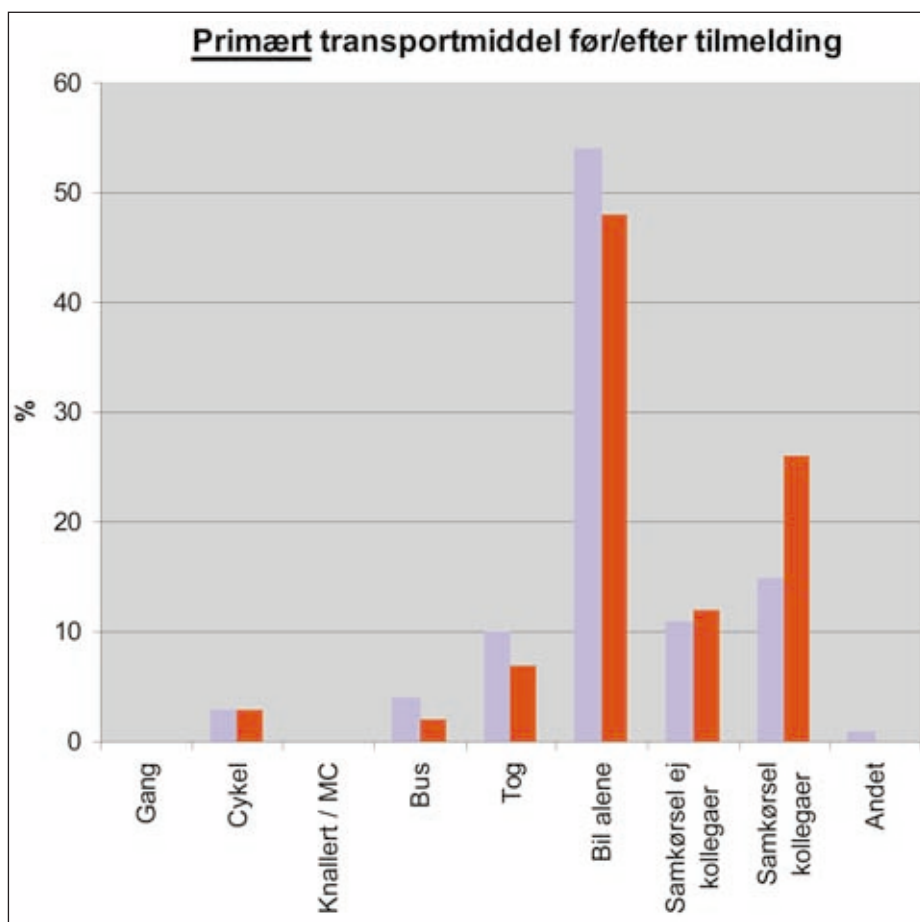
De ikke tilmeldte adskilte sig kun ved at flere har mere end 1 bil og flere har under 30 km til arbejde – dvs. typisk bor de i cykelafstand.

3/4 af de samkørende er 2 i bilen, mens resten er 3. 71% samkører én eller flere gange om ugen. Halvdelen har fast chauffør og dermed samme bil hver gang.

55% anfører miljøet som den primære grund til at samkøre, mens 28% angiver det at spare penge som årsagen.

50% havde ikke hørt om samkørsel før introduktion af kollegakørselsprojektet, hvilket viser, at samkørsel ikke er bredt markedsført i Danmark.

61% tillægger kørselsgarantien nogen eller stor betydning på trods af, at anvendelsen af garantien var lav – det var med



*Der er sket en overflytning fra kollektiv trafik, men de fleste kørte tidligere i bil alene.*

andre ord mere det, at problemet kunne løses end den faktiske risiko for at miste sin køreledelse. Tilsvarende tillagde 2/3 betydningen af reserveret parkering en vis vægt. Til gengæld tillagde kun 14% konkurrencerne en betydning.

Der er med andre ord en kontrast i, at de tilmeldte bedst kan lide de konkrete forbedringer, men de tilmeldte sig i kampagneperioderne.

91% følte sig godt informeret om kollegakørsel, og 19% syntes endda, at der var for meget information. Næsten alle var tilfredse med kvaliteten af informationen. De vigtigste informationskanaler blev

vurderet til at være plakaterne efterfulgt af breve og brochurer.

Alle 4 mål blev opfyldt, og med hensyn til kendskab og viden blev der endda opnået en del mere. Der er 142 registrerede samkørende ved projektets afslutning.

Den færdige evaluering og en manual til samkørsel på arbejdspladser vil blive lagt på [www.odense.dk](http://www.odense.dk), når de foreligger sidst på året.